

Apostolatus Maris



Coseil Pontifical pour les Migrants et Personnes en Déplacement, Cité du Vatican

No. 72, 2001/I

“Duc in altum!”

... dans le Nouveau Millénaire

Nous avons le devoir de nous projeter vers l'avenir qui nous attend. Très souvent, ces derniers mois, nous avons regardé vers le nouveau millénaire qui s'ouvre, vivant le Jubilé non seulement comme mémoire du passé mais aussi comme prophétie de l'avenir.

Il faut maintenant mettre à profit la grâce reçue, la transformant en fermes propos et en lignes d'action concrètes. C'est là la tâche à laquelle je désire inviter toutes les Eglises locales. En chacune d'entre elles, rassemblée autour de son évêque, dans l'écoute de la Parole, dans l'union fraternelle et dans la “fraction du pain” (cf. Ac 2,42), est présente et agissante

l'Eglise du Christ, une, sainte, catholique et



apostolique” (CD 11). C'est surtout dans la réalité de chaque Eglise que le mystère de l'unique peuple de Dieu prend la configuration qui fait qu'il s'adapte aux divers contextes et aux différentes

cultures. Cet enracinement de l'Eglise dans le temps et dans l'espace reflète, en dernière analyse, le mouvement même de l'Incarnation.. Il est donc temps maintenant que chaque Eglise, en
(Continued on page 2)

L'Apostolat de la Mer accueille cet appel du Saint-Père et lance, dans cet esprit, la préparation de son XXI^e Congrès Mondial

The Apostleship of the Sea welcomes this call of the Holy Father and in this spirit launches the way to its XXI^e World Congress

A l'intérieur

| | |
|---|----|
| L'Apostolat de la Mer à l'heure de la mondialisation | 2 |
| 6 ^e Rencontre annuelle des Coordinateurs Régionaux | 3 |
| Des temps nouveaux pour l'Evangile | 5 |
| 24 ^e Session Comité Intergouvernemental de la FAO sur les Pêches | 11 |

“L’Apostolat de la Mer à l’heure de la Mondialisation”

Thème du XXI^o Congrès Mondial

(Continued from page 1)

réfléchissant sur ce que l’Esprit a dit au peuple de Dieu durant cette année spéciale de grâce, et même durant la période plus longue qui va du Concile Vatican II au grand Jubilé, se livre à un examen de sa ferveur et trouve un nouvel élan pour son engagement spirituel et pastoral.

Jean Paul II
Novo Millennio Ineunte, 3

L’impact négatif que la mondialisation économique peut avoir sur *les familles de marins* est alarmant: malgré une séparation qui atteint souvent des longueurs imprévues, une relation familiale viable et épanouissante doit être maintenue entre le marin et son foyer ; les besoins fondamentaux du marin et les moyens à sa disposition en mer et ceux de la famille restée à terre doivent être assurés ; que fait l’Apostolat de la Mer, que peut-il faire ou faire mieux, quelles sont les plus gros obstacles à cette action.

La mondialisation présente souvent aussi de **nouveaux dangers et fait de nouvelles attaques** contre la dignité des professionnels de la mer dans la pêche ou le commerce : des intérêts financiers froids et anonymes prennent souvent des décisions qui causent le chômage, l’abandon de marins sans protection, l’exploitation débridée des ressources humaines et naturelles. La dignité de chaque personne devrait être à la base de la vraie solidarité, dans le respect des droits humains des marins et de leur famille. “La promotion de la justice est au coeur d’une vraie culture de solidarité¹. ”

Le manque de cohésion des équipages et une plus **grande isolation du marin** constituent aussi un problème important. Cela peut être l’isolation du membre d’un petit équipage. Cela peut être la situation du marin d’un gros navire

mais qui navigue seul de sa nationalité, culture ou religion sur un gros navire. Il cherche quelqu’un à qui parler, des signes de compréhension et de solidarité : les instruments de la mondialisation qui peuvent aggraver cette isolation pourraient aussi apporter de nouveaux moyens pour la briser, de nouveaux chemins de communication et de dialogue. Ces moyens devraient être mis à la disposition des marins et de leur famille : un exemple simple, la possibilité d’utiliser à bord des terminaux de courrier électronique. **Le planning et la gestion des infrastructures portuaires** sont aussi soumis à la compétition toujours croissante du marché global. Il tend vers une utilisation toujours plus rapide et meilleur marché des personnels, mais celle-ci s’accompagne de plus grands dangers de fatigue et d’accidents. Cela peut aller jus-qu’à priver beaucoup de marins d’une pause bien méritée et de l’utilisation des facilités d’accueil qui peuvent exister dans les ports. “ Les marins font souvent le rapport de cas d’intimidation physique, de confiscation des passeports et d’interdiction de sortir du navire pour empêcher toute communication avec le monde extérieur quand le navire est au port² ”. La place et le **rôle des centres Stella Maris**, que ce soit à l’intérieur ou à l’extérieur des infrastructures du port, est une question importante

ici, à discuter par les responsables de l’Apostolat de la Mer et ceux qui gèrent ces centres.

L’industrie de la croisière qui se développe rapidement apporte aussi de nouveaux défis et des problèmes particuliers.

Le défi qui confronte l’Apostolat de la Mer est d’être, à *travers terre et mer*, un meilleur instrument de dialogue et de promotion de la solidarité, il doit être une *passerelle* fiable là où cela est nécessaire, dans l’église et la société, au service des gens de mer. C’est un challenge qui pourrait exiger **un rôle ‘pro-actif’ de la part de l’Apostolat de la Mer et de l’Eglise**. Les questions ci-dessus seront examinées dans les Conférences Régionales qui précéderont le Congrès et quelques autres parmi lesquelles :

- l’application des résolutions du Congrès de Davao (1997)
- les membres de l’A.M. et la carte de membre
- la mise à jour du Manuel de l’Aumônier (1990)
- la constitution de Comités Régionaux
- le Ministre Extraordinaire de l’Eucharistie à bord et au Port
- pleine utilisation du site web
www.stellamaris.net

¹ Message du Pape pour la Journée Mondiale de la Paix, 1/1/2001² Merchant Seafarers’ working and employment conditions, C. Battut, Conseil Economique et Social, France.

6^e Rencontre annuelle des Coordinateurs Régionaux

Rome les 29-31 janvier 2001

Discours d'ouverture de S.E. Mgr **Stephen F. Hamao**, Président du Conseil Pontifical

Je suis heureux de vous accueillir à cette rencontre très importante où vous êtes appelés à assister ce Conseiller Pontifical dans sa tâche de promotion et de direction de l'apostolat maritime de l'église catholique à travers le monde, tel qu'il est défini dans la Lettre Apostolique *Stella Maris*.

Au début de cette année 2001, nous ne sommes pas seulement à l'aube d'un nouveau siècle mais aussi plus qu'à mi-chemin entre les XX^e et XXI^e Congrès mondiaux de l'AM. Comme mes prédécesseurs l'ont fait dans les mêmes circonstances, j'ai demandé à quelques personnes de se joindre à l'équipe des coordinateurs régionaux qui se réunissent régulièrement chaque année.

Le point le plus important à l'ordre du jour de notre rencontre est de définir un bon thème, à l'énoncé clair, pour notre XXI^e Congrès Mondial de 2002. Comme je vous le disais déjà l'année dernière, le thème doit toucher à la fois la vie réelle des gens de mer et inspirer les membres de l'apostolat de la mer dans leur engagement au service des gens de mer, et à le faire de façon toujours plus efficace.

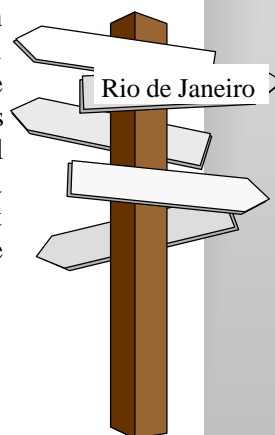
Une fois l'endroit et la date fixés, nous devons, pendant cette rencontre, planifier les différentes étapes nécessaires pour

assurer le succès de ce congrès mondial, en prenant en compte l'évaluation du congrès de Davao. Vos suggestions sur la manière de traiter le thème choisi, le choix des intervenants et le programme lui-même sont les bienvenues. Je suis sûr que nous pouvons aussi compter sur une contribution substantielle des conférences régionales qui se tiendront dans nos huit régions.

Dans son message pour la Journée mondiale de la Paix 2001, le Saint-Père disait au commencement " A l'aube d'un nouveau millénaire, l'espoir grandit que les relations en entre les peuples seront de plus en plus inspirées par l'idéal d'une fraternité vraiment universelle ". Il continuait en disant que les dangers des différences culturelles devraient être sublimés par un respect mutuel et le dialogue. Et ce dialogue sera basé sur la reconnaissance de valeurs partagées. Et le Saint-Père souligne " la valeur primordiale qu'est la solidarité " avec " la promotion de la justice au coeur d'une vraie culture de la solidarité ", étant donné que " une société dépend des relations de base que les gens cultivent les uns envers les autres dans des cercles de plus en plus larges, de la famille aux autres groupes sociaux intermédiaires, de la société civile en général à

la communauté nationale ". J'ajouterai que l'environnement international, interculturel et inter-religieux dans lequel les gens de mer vivent et travaillent, de même que la complexité des relations dans les systèmes mondialisés de l'industrie et de la communication aujourd'hui rendent le dialogue et la solidarité, à tous les niveaux, encore plus vitaux pour les gens de mer.

Comment l'AM à travers le monde, en mer et à terre, peut promouvoir cet " idéal d'une fraternité vraiment universelle " souhaitée par le Pape dans son message, comment en faire le meilleur instrument possible de dialogue et solidarité, une passerelle toujours fiable au service des gens de mer, voilà les challenges qui sont devant nous. J'ai confiance que, avec la grâce que nous demandons à Dieu par l'intercession de Notre-Dame *Stella Maris*, votre travail durant ces trois jours de réflexion et de planning e n préparation du XXI^e c o n g r è s m o n d i a l contribuera grandement à atteindre cet objectif.



VI° Rencontre Annuelle des Coordinateurs Régionaux

Messe de clôture du 31 Janvier 2001

Homélie de S.E. Mgr Francesco Gioia, Secrétaire du Conseil Pontifical

Quel que soit le domaine, l'efficacité d'une action dépend de cinq facteurs :

1. une vision claire du but que l'on veut atteindre

2. le choix de moyens adéquats pour atteindre un tel but

3. l'attention à la réalité, à la situation concrète dans laquelle on travaille ainsi qu'aux moyens disponibles

4. un programme précis

5. le charisme de celui qui accomplit cette action.

En général, pour les congrès on tient compte des quatre premiers facteurs, on réfléchit plus rarement au charisme de celui qui travaille. En conclusion de cette sixième rencontre annuelle des coordinateurs régionaux de l'AM, très bien réussie en ce qui concerne les idées et programmes fixés, je désire pour compléter la réflexion, souligner la nécessité du charisme nécessaire à l'agent pastoral. Je ne veux pas faire référence à ses qualités psychologiques ou intellectuelles, mais à la qualité de son témoignage de vie évangélique.

“Vous serez mes

témoins jusqu'aux extrémités de la terre” (Actes 1,8). Témoigner du Christ par notre vie. Sans ce témoignage, notre action pastorale ne portera aucun fruit. “ Tout arbre bon produit de bons fruits ” (Math. 7,17) Jacques Maritain (1882-1973) a écrit ceci : “ s'il fut un temps où cinq preuves suffisaient pour l'existence de Dieu, ce n'est pas suffisant pour l'homme d'aujourd'hui qui en veut une sixième, la plus complète, celle qui a le plus d'autorité : la vie de ceux qui croient en Dieu ! ”. Et Pascal (1623-1677) : “ je crois seulement aux histoires, dont les témoins

se laisseraient égorger. ” (Pensées, 593). Et enfin Primo Mazzolari : “ la tête de Jean-Baptiste parle plus fort sur le plat que sur son cou ”.

Le témoin est semblable au grain de sénevé, la plus petite de toutes les semences, qui devient un grand arbre où les oiseaux peuvent faire leur nid, ou semblable au levain qui fait fermenter toute la pâte. (cf. Math 13, 31-33).

Demandons le don du témoignage au “ Dieu, Père de Notre Seigneur J.-C., Père miséricordieux et Dieu de toute consolation ” (2 Cor 1, 3)

A Christian Leadership and Ministry Course for Seafarers

200,000 Filipino Seafarers live and work at sea, away from their families, land-based community, and the support of the Church ministry. This should not be a reason to be deprived of God's strength and grace for many months.

Ministry on Board can offer a continuous *contact* with God, the *comfort* of reflecting on the Scriptures, the *strength* of prayer, the *grace* of the Eucharist, the *joy and support* of a living Christian community on board the ship. *This is made possible through a Christian Leadership and Ministry on board Ship.*

The Apostleship of the sea is now offering a *Special Course* to prepare seafarers to this service to their crew members. Many react with surprise and ask: *CAN I?* we say to them: *YES, YOU CAN!* And your services will make a difference for all on board. The two-day Course is given once a month (4th weekend), starting at 9.00 am.

The Invitation is addresses particularly to seafarers with some years of experience on board and to seafarers who may already serve in one or more such ministries in their Parish.

The enrolment fee is only *P 400* and the participating seafarers will be given the *Bible, textbooks, guide-books and handouts* to take on board. Also, *meals for the two days* are included. The wife or a member of the seafarers' family are welcomed to *join free*.

Fr. Savino Bernardi, cs, AOS-Manila: Director & Chaplain

Des temps nouveaux pour l'Évangile

À la question “ notre Église diocésaine propose-t-elle la foi aujourd'hui ”, nous aurions pu répondre en évoquant la célébration diocésaine de “ Pentecôte 2000 ” qui a révélé, à la suite d'une longue préparation sur trois ans (un véritable synode !) une Église qui célèbre et qui prie, une Église qui fait mémoire de son histoire, une Église qui dialogue et débat, une Église qui se vit comme une “ Bonne Nouvelle ”.

Nous aurions pu également évoquer la place importante du catéchuménat (baptême et confirmation) qui vitalise l'ensemble des communautés ; la pastorale de la confirmation en sa préparation comme en sa célébration, qui est incontestablement pour les confirmands et pour les communautés qui les accompagnent un moment fort de leur vie de foi ; l'effort considérable fait pour la formation des jeunes et des adultes avec des parcours très suivis qui permettent une intelligence de la foi ; l'appel aux ministères ordonnés, presbytérat et diaconat permanent.

Nous avons en fait privilégié une situation liée à la condition portuaire du diocèse de Marseille qui nous paraît une expérience fondatrice, modeste mais significative. Il s'agit de l'aumônerie de l'École nationale de la marine marchande.

... Dès 1990, à l'initiative de prêtres locaux et de laïcs, quelques soirées

punctuelles sans lendemain ont été organisées. L'arrivée d'un prêtre de la Mission de la Mer, René, et l'ordination au diaconat d'un marin pilote au port autonome, Jean-Philippe, ont été les événements moteurs de la naissance d'une communauté chrétienne au sein de l'École. Peu à peu se tissent des liens avec les étudiants dans l'École et ailleurs. René, Jean-Philippe et Marie-Agnès, sa femme, font signe par leur qualité d'écoute, l'accueil dans leur propre maison. L'accès au “ foyer des marins ”, la rencontre de marins du tiers-monde, la participation aux journées familiales maritimes ouvrent les futurs officiers aux conditions réelles de vie qui sont celles des marins de commerce ou des pétroliers. Régulièrement des temps forts spirituels et la célébration de l'eucharistie les réunissent.

C'est ainsi qu'en cette année jubilaire, à l'occasion de la fête de la Chandeleur qui rassemble très tôt le matin du 2 février des centaines de jeunes étudiants et lycéens pour la bénédiction de la ville et de la mer, les élèves de l'École nationale de la marine marchande sont arrivés par la mer portant l'icône de “ Jésus dans la barque ” à la manière des premiers évangélistes. Ils ont répondu au devoir de mémoire en même temps qu'ils ont publiquement témoigné de leur foi : ils avaient médité la Parole de Dieu dans les Actes des Apôtres et, arrivés à quai,

ils ont remis l'Évangile à la foule rassemblée à terre pour les accueillir.

Il y a eu depuis quatre ans “ fondation d'Église ” et pour cela il a fallu :

- Des témoins qui sont “ du métier ”.

- La présence de ministres ordonnés (prêtre et diacre).

- Le rôle des familles de marins, et notamment des femmes, pour la qualité de l'accueil et la disponibilité à l'écoute.

- Le lien à l'Église locale et la présence aux communautés paroissiales.

- L'importance des temps de formation à partir de la Parole de Dieu et la place éminente de l'Eucharistie.

- L'ouverture à l'universel à travers les rencontres dans les foyers de marins.

Cette expérience apostolique nous pose des questions :

- Quels sont aujourd'hui les critères d'appartenance à l'Église pour une génération très mobile, sans histoire chrétienne, sans enracinement géographique ?

- Comment l'Évangile devient-il Bonne Nouvelle pour des jeunes sans références chrétiennes ?

- Quels sont les défis auxquels nous sommes confrontés pour passer d'une “ pastorale de l'accueil ” à une “ pastorale de la proposition ” ?

- Une pastorale du “ grain de sénévé ” ne peut-elle pas être porteuse d'espérance si nous savons lire les signes de l'Esprit ?

Nous publions un Rapport de l'Archévêque de Marseille, H.E. Msgr. Bernard Panafieu, sur l'Aumônerie de l'École Nationale de la marine marchande du Diocèse de Marseille, à l'Assemblée Plénière de la Conférence Episcopale de France, Lourdes 2000



Nouvelles des ports du monde

PORT KELANG, MALAISIE

Après avoir lu de nombreux articles sur tant de Centres de l'AM à travers le monde dans le Bulletin AM, pour tout vous dire, je commençais à être un peu jalouse. Je voudrais aussi raconter mon histoire. L'Apostolat de la Mer en Malaisie est très vivant et le travail continue dans le port avec les marins qui visitent nos rivages. Je le sais, nous avons "hiberné" un peu pendant longtemps. Nous n'avons pas été en contact avec les autres centres dans le monde ni même dans notre propre région. Après le Congrès de Davao en 1997, vous savez que nous existons. Dans l'histoire de l'AM, Port Kelang en Malaisie y a envoyé une délégation qui comprenait l'aumônier et des volontaires laïques. Je dois dire aussi que nous avons été très chaleureusement accueillis.

L'AM de Port Kelang en Malaisie est situé environ à environ 7 km du port et est basé à la paroisse même. La paroisse Sainte-Anne tient lieu de centre pour l'apostolat et le curé qui y travaille est l'aumônier du port. Basé à la paroisse, l'aumônier dépend donc des paroissiens travaillant dans le port pour contacter les marins et aussi les accueillir dans le centre Stella Maris.

L'aumônier et les membres de l'AM offrent une assistance spirituelle et pas-torale aux gens de mer. Nous faisons cela par des messes célébrées à bord de

navires de croisière et autre bateaux lorsque qu'il le faut. Célébrer la messe à bord est toujours une grande expérience et aussi d'un grand profit pour les marins. Ces visites sont une occasion de témoignage chrétien parmi les gens de toutes origines ou religions.

Afin d'intéresser davantage les paroissiens à cet apostolat, on a fait une exposition pour donner aux paroissiens une vue complète des centres Stella Maris dans le monde, combien c'est important pour nous et combien nous sommes privilégiés d'être au service des gens de mer.

Peu avant Pâques l'année dernière, l'apostolat à envoyer des cartes de vœux à tous les centres Stella Maris dans le monde. Le lien d'amitié a été renforcé par ce simple geste. La réponse a été bonne et positive.

L'AM de Port Kelang, a célébré au mois de juin 2000 le Jubilé des gens de mer. Une célébration eucharistique avait été organisée pour faire mémoire des gens de mer et de leur famille d'une manière spéciale. Il n'y a pas beaucoup de marins qui visitent nos rivages ces temps-ci, mais l'apostolat continue sa mission. Je m'arrête là pour aujourd'hui. Je suis heureuse d'avoir eu l'opportunité de partager un peu sur l'apostolat avec vous.

Magdalen Croos,
Bénévole AM en Malaisie.
MERCI, MADGALEEN
AOS Volunteer, Malaysia

ORISSA, INDIA

Under the AOS the CBCI Labour Commission organized a Boat Building and Housing Project for the victims of the Orissa 1999 Super Cyclone. The Inauguration of the entire project was held on Dec. 24th 2000. Arjirampally in the Berhampur Diocese is not easy to reach. It is 30 km from the Bishop's house in the city and the rough ride over rougher terrain gives us an indication of the remoteness of this small fishing village.

Caritas India sponsored 24 Boats for 96 Fish workers. These have been floated and are to be worked on by teams of four each. The entire gear and craft is to be shared equally by each of the team of four. The markings on the boats say "NFF-CA" (National fish workers Forum who directly executed the project) and 'CA' (Caritas who sponsored it).

The Registration Books were handed over to the beneficiaries on 24th Dec. by **Fr. Xavier Pinto, C.Ss.R.** in the presence of the entire village which bore a festive look for the great occasion! 26 houses have been built on the original space and plot owned by these respective families when the super cyclone devastated them. Choices of the families/beneficiaries were made in collaboration with the village leaders who ascertained the maximum damage to the most devastated families. Built in a terraced fashion over sloping land, a common corridor runs through all the houses. This "community" dimension is unique to the houses being built in the Orissa belt. The Commissioner of Berhampur, Orissa has made a special mention of this concept in the coast. The houses were sponsored by other well-wishers and by the NFF affiliate unions throughout the country. Thus it is considered that the Labour Commission bade a grand goodbye to the year 2000!

The project is under the patronage of Stella Maris, Mary Star of the Sea.



CONGO

Le Père Gérard Simon, notre Directeur National est toujours basé à Brazzaville. Le Père Vincent de Paul Goulei f.c a quitté Pointe-Noire pour rejoindre ses confrères de Brazzaville. Le 2 Avril 2000 les membres de l'Equipe AM se sont retrouvés au monastère de Loango où ils ont planché sur la rédaction des statuts de l'Equipe et règlement intérieur du foyer Stella Maris . L'Evêque a nommé pour la nouvelle année pastorale, l'Abbé Joachim Lello prêtre diocésain comme Aumônier du port en remplacement de l'Abbé Victor N'Goma.

Vers la fin de l'année, les autorités du port ont exproprié une grande partie de la population de la Communauté chrétienne des pêcheurs Béninois et Togolais de la plage. Cette situation nous préoccupe à plus d'un titre parce que les nouveaux terrains qui leurs ont été donnés par le port sont restreints et vont poser des problèmes pour installer les habitations et les fumoirs de poisson qui viennent de l'autre côté; le montant de 200.000 Frs cfa (2000 FF) qui a été octroyé à chaque famille est insuffisant pour réaliser les travaux et faire le transfert; des pourparlers sont en cours avec les autorités du port pour trouver le juste milieu .

Nous espérons une plus grande fréquence des bateaux dans le port car une entreprise venue de l'Amérique latine a assuré les opérations de dragage pour améliorer le tirant

d'eau des grands navires . Un nouveau quai pour les services pétroliers est entrain d'être construit. Une nouvelle compagnie de pêche s'est installée à Pointe-Noire. Les navires ont des pavillons camerounais et tous les marins sont originaires de ce pays.

Notre paroisse connaît une fréquentation plus dense. On note actuellement une forte participation des jeunes de la Communauté chrétienne de béninois et togolais de la plage car certains parents pratiquants du vaudou acceptent maintenant que leurs enfants entrent dans l'Eglise de Jésus Christ pour se faire baptiser .

LA RÉUNION

Rapport annuel 2000 (extraits)

Les activités se concentrent sur les deux ports de La Pointe des Galets dans la ville du Port. On peut évaluer la part des bateaux visités à environ 95% de ceux qui s'arrêtent dans un de ces deux ports. Il est à noter qu'une bonne partie des bateaux reçoit deux ou plusieurs visites, presque toujours de l'Aumônier, lors du transport des marins vers la ville le soir et lorsque on les dépose.

Certains bateaux qui restent plusieurs jours dans le port reçoivent presque une visite journalière. On peut donc estimer qu'il y a entre 1200 et 1500 montées à bord de l'aumônier.

Concernant les bateaux de croisière la difficulté de monter à bord

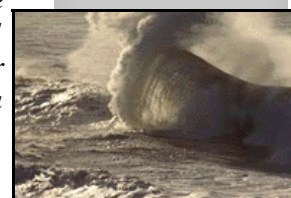
demeure. Souvent la personne à l'accueil ignore tout de ce qu'est un aumônier de port. Même en expliquant la signification du mot " aumônier/chapelain " la compréhension ne passe pas. Il reste que souvent, même lorsque l'aumônier réussit à faire comprendre qui il est, on lui fait savoir que les passagers ne sont pas intéressés au rencontre ou sont sortis visiter l'île et que les membres d'équipage sont trop occupés. A noter toutefois que lorsqu'il y a déjà un aumônier à bord – quelle que soit sa confession – l'aumônier de Stella Maris essaie toujours d'entrer en contact avec lui dans l'intention de lui souhaiter la bienvenue à La Réunion, en tant que confrère et au nom de l'Eglise, et à travers lui de souhaiter la même bienvenue à l'ensemble des personnes du bateau. Il reste toutefois que ce sont les bateaux qui n'ont pas d'aumônier qui ont le plus besoin de la visite de l'aumônier du port. Et ce sont justement ces bateaux-là où l'entrée lui est souvent refusée.

Il y a aussi le problème des bateaux saisis par les autorités pour raison de pêche illégale – ou supposée telle – et assignés à demeurer dans le port pour de longs mois. Les équipages ont pu repartir assez rapidement. Mais les capitaines ont été obligés de rester à bord assez longtemps pour des raisons d'enquête ou de procédure pénales.

Gladstone, Australia

After several years of absence in the Port of Gladstone, the Apostleship of the Sea has rejoined with the Missions to Seafarers in a "Partnership in Ministry". Bishop Brian Heenan of Rockhampton is President. Fr. Seamus McMahon is Port Chaplain and Mr. John Heaslop is the Chairperson of the AOS Committee.

The Bishop has appointed four representatives to assist. The relations with the new Committees of MtS is very encouraging. The four AOS representatives will also be on the MtS Gladstone Seafarers' Centre Ltd management Committee.



Région Afrique-Océan Indien

6^e Conférence Régionale

Résolutions finales

Port Victoria, Mahé, Seychelles, 4-11 Mars 2001

Réunis aux Seychelles, les représentants de l'Apostolat de la Mer de la région Afrique-Océan Indien (Afrique du Sud, Kenya, Madagascar, Ile Maurice, Mozambique, Réunion, Rodrigues, Seychelles) ont voulu renouveler leur vision de "l'Apostolat de la Mer à l'heure de la mondialisation" pour être capables de faire face aux défis actuels de la nouvelle mondialisation socioéconomique et culturelle du monde

maritime.

Considérations

Nous nous sommes mis à l'écoute des victimes de situations d'injustice aggravées par la mondialisation, et qui touchent les gens de mer. Cette évaluation nous a permis de reconnaître certains points importants :

- L'environnement juridique du droit du travail maritime est souvent inadapté pour faire face aux conséquences actuelles de la mondialisation. Celle-ci a fait évoluer le monde maritime.

- Nous constatons l'absence de contrats de travail - ou leur non-observance lorsqu'il y en a - et les conditions de travail extrêmes imposées aux

travailleurs de la mer. Nous constatons aussi que les opérateurs de navires nationaux et étrangers, dont plusieurs se cachent derrière les pavillons de complaisance, augmentent les charges et rythmes de travail au prix de la sécurité, de la dignité du travailleur et de son équilibre de vie personnelle et familiale. Nous sommes aussi préoccupés par la multiplication des licences de pêche abusives et dont l'application ne respecte pas toujours l'intérêt des travailleurs de la mer. Nous sommes solidaires de

l'activité syndicale au service de l'épanouissement intégral des professionnels de la mer.

- L'Apostolat de la Mer entend aussi le désir de reconnaissance des pêcheurs traditionnels et de leur rôle dans le développement des communautés côtières. Les situations d'injustice se retrouvent aussi dans le monde de la pêche hauturière et semi-hauturière.

- Nous reconnaissons la richesse de la diversité culturelle du milieu maritime mondialisé. Cette diversité est aussi source de difficultés : il n'est pas aisé de gérer les différences ethniques, culturelles, linguistiques, religieuses, au sein des équipages comme dans les rapports salariaux.

- La mondialisation entraîne des inégalités et injustices dans la répartition des richesses de la mer. Les nouveaux échanges commerciaux au niveau mondial, les accords de pêche ou les systèmes modernes de logistique et de transport maritime sont autant de pressions sur le milieu maritime. Nous sommes aussi extrêmement préoccupés par les situations d'abandon d'équipages dans notre région et dans le monde en général.

Le développement du tourisme, les problèmes de



maritime.

L'Apostolat de la Mer n'est ni un syndicat, ni un parti politique, ni un groupe de pression.

A la suite du Christ, qui nous envoie jusqu'aux extrémités de la terre et de la mer, l'Apostolat de la Mer a pris l'option pour les plus pauvres. Il est prêt à dénoncer les situations d'injustice où le fort profite du faible, et à annoncer que les gens de mer sont appelés à une vie digne dans le respect, la justice et la solidarité. Ainsi, l'Apostolat de la Mer veut être l'expression de la mission prophétique de l'Eglise dans le monde

(Suit à la page 9)

(Suit de la page 8)

pollution et d'exploitation abusive des ressources côtières et marines sont d'autres éléments qui compliquent les rapports entre les différents acteurs du milieu maritime.

Nous relevons aussi la question des rapports inévitables dans le domaine de la pêche où les communautés locales de pêcheurs ont à faire face à de nombreux problèmes. Leurs droits ne sont pas respectés et leur dignité bafouée.

Devant tous ces défis, qu'avons-nous à proposer aux gens de mer de notre région ?

Recommandations

- Pour avoir une action valable dans le monde maritime, il faut renforcer le réseau de l'Apostolat de la Mer déjà dans la région et son lien à celui de l'Apostolatus Maris dans le monde. Pour que notre action soit efficace, elle doit être professionnelle, structurée, et poussée par un dynamisme renouvelé.

- Nous sommes convaincus de la nécessité de la collaboration œcuménique avec nos frères chrétiens des autres dénominations dans l'esprit de l'International Christian Maritime Association (ICMA).

- Nous devons aussi miser sur un partenariat avec les organisations et syndicats ayant les mêmes objectifs que nous, travaillant pour le bien-être des gens de mer. Nous devons intensifier et élargir nos partenariats Sud-Sud comme Nord-Sud.

- N'ayons pas peur de participer aux efforts concertés (lobbying) en vue

d'influencer les décideurs pour que les conventions, traités et autres outils concernant le milieu et les personnels maritimes soient adoptés, ratifiés et mis en oeuvre.

- Il faut encourager la création d'associations, leur développement et leur regroupement dans des organisations viables et efficaces face à la mondialisation. Nous pensons particulièrement aux associations d'épouses et de familles de gens de mer dans les pays de la région.

- L'Apostolat de la Mer prend note et est prêt à collaborer au réseau Indian Ocean South East Africa region (IOSEA) pour le bien-être des gens de mer dans cette région.

- Nous devons acquérir les outils appropriés aux objectifs que nous nous fixons : systèmes informatiques et de télécommunication (utilisation du site web www.stellamaris.net), programmes de formation, etc... Cela implique la recherche de l'expertise nécessaire dans la préparation, la gestion et le suivi des projets.

Nous avons aussi pris les engagements suivants :

- L'édition et la publication d'un annuaire/répertoire des membres de notre réseau élargi, d'un magazine régional et la conception d'un site Internet.

- La mise sur pied d'un pool régional de conseillers juridiques bénévoles.

- Demander l'organisation du "Dimanche de la Mer", le deuxième dimanche de

juillet, dans notre région le même jour. Proposer qu'une partie des quêtes revienne à l'Apostolat de la Mer en ce jour.

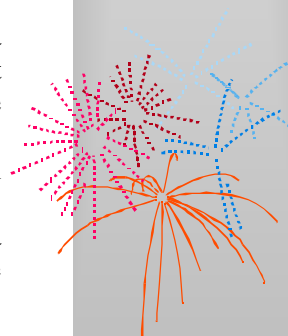
- L'harmonisation des visuels de l'Apostolatus Maris dans la région (badges, logos, signalétique...) en vue d'une meilleure utilisation dans le cadre de notre mission.

- Le Coordinateur Régional organisera une rencontre des Directeurs Nationaux avant et après le Congrès Mondial et préparera la constitution d'un Comité Régional.

Rôles et fonctions

L'Apostolat de la Mer doit être prêt à réévaluer ses propres structures et son organisation selon les normes de l'Apostolatus Maris.

Nous avons réfléchi plus particulièrement au rôle de l'aumônier (ou responsable de l'aumônerie) de l'Apostolat de la Mer. Ce n'est pas quelqu'un qui sait tout et qui fait tout. C'est une personne au service des gens de mer et de leurs familles. Prêtre, religieux, religieuse, diacre ou laïc, l'aumônier doit posséder une connaissance du milieu maritime. Cette personne est animateur spirituel du monde maritime local, impartit d'une mission confiée officiellement par son évêque, sur proposition des responsables locaux de l'Apostolat de la Mer. L'aumônier est soutenu par l'équipe locale de l'Apostolat de la Mer avec laquelle il collabore. Il est disponible et attentif à travers une écoute active.



Les marins obtiennent du Gouvernement Fédéral l'approbation de la mise en place d'un réseau national pour les bien-etre des marins

Communiqué de presse de Ted Richardson, directeur national de l'A.M. en Australie.

This initiative of the Federal Government and alliance with the Welfare Agencies will be unique, as it is the first of its kind, anywhere in the world. The Australian Government has led by example in showing that the care that our Church provides for seafarers is highly regarded and of great value to the maritime community.

Lors d'un repas officiel de l'industrie maritime à Sydney, le Vice Premier Ministre, l'Hon. John Anderson, Ministre des Transports et Leader du Parti National, annonça l'accord du gouvernement fédéral pour travailler avec les agences pour le bien-être des marins. Le but sera d'établir des comités régionaux de bien-être à travers l'Australie, en vue d'offrir aux centres d'accueil de marins le soutien dont ils ont tant besoin. Le ministre a mis au défi l'industrie maritime de soutenir cette initiative, non seulement financièrement mais aussi par leur engagement pratique en faveur du bien-être des marins. Il a approuvé le rapport de la Commission Internationale sur la marine de commerce, " *Navires, Esclaves et Concurrence* ". C'est l'ancien ministre des transports et président de la commission, Peter Morris qui publia ce rapport.

Peter Morris a souligné que l'industrie internationale et la concurrence qui n'en finit pas pour diminuer le coût du fret ont créé des conditions semblables à l'esclavage à bord de nombreux navires dans le monde. Les seules choses qui manquent ce sont les chaînes et les fouets. Les marins sont prisonniers à bord de ces navires et comptent absolument sur le soutien des organismes pour le bien-être des marins, comme l'Apostolat de la Mer (Stella Maris). Dans de nombreux cas, les aumôniers du port et visiteurs de navire sont les premiers contacts des marins dans le port. Le manque de nourriture, de vêtements chauds et d'équipement sur le navire et le défaut de sécurité sont des choses dont ils parlent souvent à ceux-ci qui, à leur tour, notifient les autorités responsables de l'inspection, pour qu'ils sachent où regarder et que regarder. Pour éviter que le marin soit mis sur la liste noire par l'armateur, il faut protéger son identité.

Peter Morris dit ensuite qu'il y a beaucoup d'armateurs et d'opérateurs de navires qui travaillent sous pavillon de complaisance mais qui gèrent des navires en bon état de façon respectable et qui offrent de bonnes conditions aux marins. Ce sont les 10 ou 15 % d'opérateurs sans scrupules, qui mettent en danger la vie des marins et font courir le risque réel d'abîmer l'environnement marin et de polluer les mers. On estime qu'il y a quelque 3000 navires dans les océans du monde aujourd'hui qui souffrent de telles pratiques dangereuses.

L'étendue de la corruption dans l'industrie maritime a été encore soulignée, quand Mr David Cockcroft, Secrétaire Général d'ITF à Londres, quelqu'un qui n'a jamais navigué en mer de sa vie, a été capable d'obtenir un certificat le qualifiant de commandant en second du Collège Maritime de Panama. Ce certificat donne à Mr Cockcroft le droit de prendre en charge un navire et de naviguer n'importe où dans le monde, comme officier en second ou commandant. Ceci nous pousse à poser la question, combien de commandants et d'officiers ont-ils simplement acheté leur certificat et sont en mer aujourd'hui, avec peu ou pas d'expérience et qui comptent sur les pilotes du port pour les y faire rentrer au sortir. Et il demanda encore, "monteriez-vous dans un avion, si vous pensiez que le pilote avait pu acheter son permis ?"

L'industrie maritime n'a pas de règlements internationaux concernant les examens de compétence, comme en a l'Aviation Civile, et pourtant le danger pour notre environnement et pour la vie des marins sont aujourd'hui des risques réels. Il mit au défi les représentants de l'APEC de contrôler les exigences de l'état du pavillon en ce qui concerne la formation et la manière dont les officiers sont affectés dans la région. Ce rapport n'est pas venu commune surprise pour l'industrie maritime, on y sait trop bien les abus que subissent les marins, à la fois mentalement, physiquement et dans certains cas, sexuellement. La réponse de l'industrie a été de soutenir unanimement les organismes pour le bien-être des marins et en particulier, l'AM (Stella Maris). Ted Richardson, directeur national de l'Apostolat de la Mer, rencontrera les plus hautes autorités de l'industrie maritime en avril, pour constituer un comité d'action et faire avancer ce projet.



24^e Session du Comité Intergouvernemental de la FAO sur les Pêches (CO-FI)

Extraits de l'intervention de S.E. Mgr Augustino Marchetto, Nonce Apostolique
Représentant Permanent du Saint-Siège à la FAO

26 Février 2001

Le Saint Siège, par mon intervention aujourd'hui, aimerait proposer ces quelques réflexions en ligne avec la perspective éthique qui est fondamentale pour l'orientation de l'action internationale, spécialement aujourd'hui. Nous voudrions ainsi encourager l'engagement de tous, et de soutenir les efforts déjà faits, pour un usage approprié et durable des ressources de la pêche pour garantir les espoirs de sécurité alimentaire dans l'égalité, selon la dignité de la personne humaine.

1. Et d'abord, l'examen de ce qui ait été réalisé en relation avec le *Programme Majeur de Travail* ces deux dernières années, à côté de l'évaluation générale, démontre la validité d'un engagement soutenu par la FAO et les Etats membres précisément dans le secteur de la pêche. D'ailleurs, pour le Saint-Siège, les choix de programmes futurs qui seront faits représentent la contribution prévisible du secteur de la pêche vers l'objectif fondamental, comme nous disions, de la sécurité alimentaire du monde.

À ce propos, - et nous y sommes chaleureusement favorables selon notre vision globale d'attention aux plus pauvres et aux plus faibles, - il devient toujours plus nécessaire de se préparer à donner de

manière adéquate le soutien nécessaire aux pêcheries de petite échelle qui, pratiquement, constituent la réalité économique de base pour les petites îles-Etats en voie de développement comme pour la majorité des pays en voie de développement ayant une façade maritime ou pour lesquels l'exploitation des eaux intérieures et les activités d'aquaculture, constitue le revenu essentiel ou même souvent unique. Je voudrais ici rappeler l'importance de toutes les formes d'encouragement et de soutien aux pêches à petite échelle et aux pêches artisanales que la FAO a pu entreprendre ou poursuivre. C'est un objectif prioritaire auquel l'Eglise catholique aussi porte son attention, et qu'elle accompagne de la *volonté de coopérer avec toute son énergie et ses structures*, mais aussi par son expérience dans les formes d'association entre pêcheurs et tous ceux qui travaillent à la conservation des produits de la pêche.

2. Il y a un second aspect de notre travail qui attirera immédiatement l'attention de ceux (nous sommes parmi eux) qui souhaitent combiner l'activité internationale d'assistance et d'aide avec une politique sérieuse de coopération ayant pour

objet la croissance intégrale des différents pays, des communautés et finalement des personnes. Je me réfère à la première évaluation sur l'accueil et sur la mise en oeuvre consécutive du *Code de conduite pour une pêche responsable*, que précisément ce Comité a élaboré, en le proposant comme un instrument essentiel pour garantir une conduite efficace et responsable des Etats qui gèrent le secteur des pêches et des ressources halieutiques. Le *Code* constitue clairement, non seulement un engagement politique solennel autour duquel le consensus des Etats à pris corps, mais c'est aussi un instrument normatif -- et donc d'applications pratiques -- qui prend en compte quelques principes fondamentaux qui ont mûri dans l'ordre juridique de la communauté internationale aujourd'hui, et que la FAO s'est engagé à inclure dans son domaine spécifique de compétence.

Dans l'application du *Code*, le premier problème demeure - nous semble-t-il - celui de l'utilisation durable des ressources mondiale de la pêche. La durabilité, en fait, ne peut être vue seulement en rapport avec la conservation de la ressource, mais par-dessus

Ces considérations sont inspirées uniquement par le désir de coopérer, dans une perspective essentiellement éthique, à la formulation de décisions complexes d'ordre politique, économique et commercial. Ces décisions devront être prises, en relation avec l'activité de la FAO, comme avec l'activité plus large de dimension internationale en matière de pêche, en gardant toujours présent à l'esprit le principe de solidarité internationale. Il est à la base d'une coexistence pacifique entre peuples et nations, et sauvegardera le droit à un développement intégral de tous et d'un chacun.

(Suit à la page 12)

Les pièges de la mer

A Venise c'est l'Aiud, qui bat pavillon panaméen, mais qui était autrefois de la compagnie d'état roumaine. À Monfalcone, c'est l'Océan Line III, aussi de cette ancienne compagnie romaine, mais qui est maintenant sous pavillon cambodgien. Puis il y a l'Alma à Ancône, l'Albatros et la Seabreeze à Trieste. Et il y a d'autres navires arrêtés à Livourne, Palerme et Naples. C'est toujours la même histoire : un armateur qui disparaît entre le Panama et la Roumanie, le Honduras et l'île de Jersey. " C'est la nouvelle urgence de la mer " dénonce Antonio Blasi, inspecteur ITF, le syndicat international des transports. " A Venise seulement nous avons eu dix cas. Sept sont encore en attente de solution judiciaire. Extrêmement difficile. Comme il est extrêmement difficile de remonter au vrai propriétaire ".

Quelquefois les années passent, comme pour les quatre navires panaméens arrêtés à Venise depuis 1997 : pavillon russe, armateur grec, sont passés d'abord au registre des Grenadines et puis de Panama ; les 44 marins attendent encore leur salaire. ("Panorama", 22/2/ 2001)



(Suit de la page 11)

tout dans la connexion entre l'exploitation des ressources et leur reconstitution, en faisant clairement la distinction entre ces ressources de pêches qui ne sont pas immédiate ment renouvelables (dont les prises massives et systématiques endommagent les écosystèmes autant des eaux marines que des eaux intérieures) et ces ressources qui, au contraire, ont la possibilité de se renouveler elles-mêmes. Je me réfère ici à l'impact environnemental des activités de pêches qui ont abîmé, souvent de manière irréparable, la biodiversité, en réduisant la multiplicité des espèces. En conséquence elles ont modifié ou limité à la fois les sources de nourriture de populations entières et leur activité commerciale liée à la pêche. Il faut donc seulement espérer une conclusion rapide du travail d'élaboration des directives concernant les indicateurs de la durabilité, en accordant une considération particulière aux diversités régionales et sous

régionales, et en introduisant aussi d'un côté un niveau de connexion responsable entre l'objectif de la sécurité alimentaire, l'élimination de la pauvreté, et d'un autre côté le développement futur et la protection des écosystèmes. Il devient nécessaire aussi dans ce cas - nous semble-t-il - de tenir compte de ce principe fondamental posé par la Communauté Internationale pour guider toutes les interventions normatives et efficaces dans le domaine de la durabilité : " les êtres humains sont au centre des préoccupations de développement durable " (*Dé-claration de Rio sur l'Environnement et le Développement, Principe n°1*).

Cette responsabilité porte donc sur l'attitude que chaque pays devrait assumer afin de rendre le Code effectif, spécialement dans ses dispositions qui concernent les stratégies pour combattre la pêche illégale, et donc hors de toute forme de régulation. Celle-ci risque d'être exclue des mécanismes de production comme aussi de la contribution en termes

nutritionnels qu'elle peut causer, dans ces pays qui n'ont pas la possibilité de surveiller et leurs propres ressources de pêche. Et la responsabilité en ce domaine, cependant, ne se limite pas à proposer des systèmes de contrôle, tout à fait nécessaires, puisque le fait est que si rigides et efficaces qu'ils soient, ne sont pas suffisants pour arriver à des solutions concrètes et sûres. Donc, un choix équitable qui engagerait les Etats à accepter le principe de partage égal des ressources de la création devient indispensable, que chacun, évidemment, devrait traduire dans des normes spécifiques dans leur propre conduite, et réciproquement, comme cela est déjà prévu par la loi internationale de la mer. (cf. *Convention ONU sur la loi de la mer, article 136*). Et ici c'est une question de mise en oeuvre " de bonne foi " de l'engagement pris par les Etats dans l'exercice de leur propre responsabilité envers ceux qui vivent sur leur territoire et envers la famille humaine toute entière.

I.C.S.W. dans l'Océan Indien

ICSW (*International Committee on Seafarers' Welfare*) est une Organisation Internationale basée à Londres qui regroupe plusieurs autres ONG soucieuses du **Bien-être des Marins** ". Pour ce faire, *l'ICSW* s'affirme comme un instrument pour la mise en application de la Convention Internationale n° 163 et les Recommandations n° 173 toutes deux publiées par le B.I.T. en 1987 et stipulants les normes et conditions requises pour le respect du "bien être des gens de Mer " partout à travers le monde.

A l'instar de ce qui a été mis en place tout d'abord en Russie, *l'ICSW* propose qu'un "Programme de Développement Régional du Bien être des Marins " permette aux Organisations, *engagées dans le Secteur Maritime de la Région*, d'atteindre les buts qu'elles se sont fixées et de pouvoir mieux répondre aux besoins ressentis.

C'est dans cette perspective qu'a été organisée du 8 au 12 octobre 2000 à l'Ile Maurice (Port-Louis) la première rencontre régionale pour les Iles de l'Océan Indien et la partie sud-est de l'Afrique. Ont été présents les pays suivants : Kenya - Madagascar - Ile Maurice - Mozambique - La Réunion - Seychelles et Tanzanie. Un *Comité Régional ICSW* composé de trois représentants de chaque pays doit être mis en place pour coordonner les actions à entreprendre dans la Région. Le " Comité National ICSW " pour chaque pays sera composé par un représentant de l'administration, un représentant des Eglises et vm représentants des Syndicats. Pour la mise en place de ce Comité Local, une personne de contact a été nommée pour chaque pays.

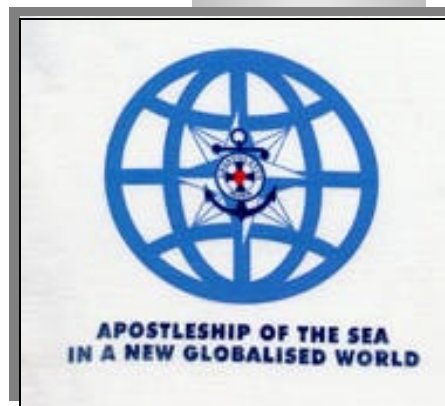
Pour Madagascar, Monsieur Félix Randrianasoavina est désigné pour assumer cette responsabilité. Etant *Responsable du Foyer du Marin o STELLA MARIS CLUB o de l'Apostolat de la Mer de Tamatave* et en même temps *Secrétaire Exécutif des Organisations Maritimes Malgaches*, le C.O.M.M., il a beaucoup insisté sur le fait que pour avoir une bonne structure de ce genre, il faut construire avec et sur des hommes!.

(" Flash Maritime ", Décembre 2000)

This logo has been printed on t-shirts made by the AOS Mauritius for the 6th Regional Conference held in Seychelles (see page 8 & 9).

Do you like it?

Would you be interested in having one made for you? Contact person: Mr. Jean Vacher, AOS Mauritius, 12 rue St. Georges, Port Louis,



Signes de mondialisation linguistique...

Selon le " libre Bleu " des Nations Unies, manuel interne de l'Organisation, il a été demandé aux pays d'indiquer la langue dans laquelle ils souhaitent recevoir leur correspondance, sur les 185 délégations qui ont répondu, pour 19 l'est l'espagnol, pour 36 le français et 130 pour l'anglais !

Le Memorandum de Paris, accord sur le contrôle des Etats du Port

Qu'est-ce exactement que ce 'memorandum', en quoi concerne-t-il les navires, les équipages, les armateurs et peut-être d'autres encore ?

Il est entendu clairement que la responsabilité d'assurer que les navires sont conformes aux règlements applicables appartient aux armateurs, Commandants et Etats du pavillon. Malheureusement certains Etats de pavillon, pour des raisons variées, ne se conforment pas aux normes imposées par les lois et règlements internationaux, et donc il y a des navires qui naviguent dangereusement et menacent la vie de ceux qui sont à bord comme l'environnement marin. Le MOU de Paris sur le contrôle des Ports, est un système qui harmonise les procédures d'inspection qui visent à découvrir les navires qui ne sont pas aux normes dans le but, éventuellement, de les éliminer.

Histoire. Le Memorandum de Paris sur le contrôle portuaire a été signé en 1982 par 14 pays européens. Depuis lors, le MOU de Paris s'est étendu à 18 administrations maritimes.

Limites. Le but géographique de la région du Paris MOU ne s'arrête pas aux côtes européennes, mais couvre aussi la côte Est du Canada en Atlantique Nord.

Le Contrôle. Il est effectué par des officiers spécialisés dans ce contrôle (PSCO's) agissant sous la responsabilité de l'Administration maritime.

Inspection. La visite à bord commence ordinairement par le contrôle des certificats et autres documents.

Structure. Un Comité Exécutif s'occupe des questions d'organisation, de finance et d'administration.

Inspection plus détaillée. Quand on trouve des déficiences ou que l'on a été averti que le navire n'est pas conforme aux normes et règlements, on fait une inspection plus poussée.

Principes. L'opération du MOU suit plusieurs principes. Certains sont d'ordre administratif, d'autres concernent les aspects opérationnels du contrôle portuaire.

Instruments. Les seules conventions internationales acceptées sont appliquées pendant ce contrôle. On

appelle ces conventions les " instruments applicables ".

Pays non signataires. Les Etats du pavillon qui n'ont pas ratifié les conventions ne seront pas traités plus favorablement.

Cible. On choisit les navires à inspecter selon les critères du système du MOU de Paris.

Personnel. La documentation concernant les équipages doit être conforme aux lois du pavillon et aux lois internationales.

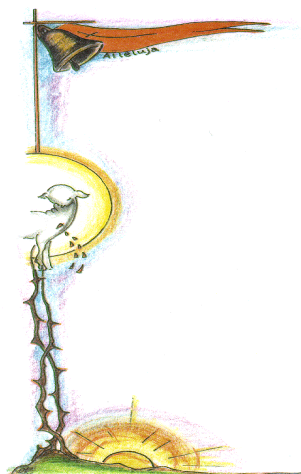
Détention. Quand on trouve des déficiences sérieuses, le navire sera retenu. Le commandant est averti et doit rectifier la situation avant son départ.

Base de données. Les résultats de chaque inspection sont archivés sur une banque centrale de données qui se trouve à Saint Malo (France).

Secrétariat. L'administration quotidienne du MOU de Paris est confiée à un Secrétariat. Il prépare les rencontres nécessaires et sert de plaque tournante de l'information. Voir

<http://www.parismou.org/Atwork/cover.html>
07/04/2000

Aujourd'hui il y a de plus en plus de régions dans le monde qui ont leur MOU, comme par exemple le Tokyo MOU (Région Asie-Pacifique) qui fut signé le 1er décembre 1993, et est en force depuis le 1er avril 1994.



AM World Directory

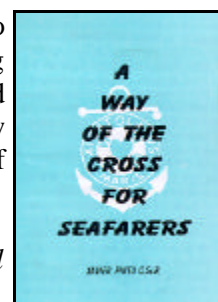
Le no. 85 de *On the Move*, revue de ce Conseil Pontifical, contiens un article du P. Bruno Ciceri, CS, Directeur National AM à Taiwan, intitulé "Fishermen, the Forgotten Seamen". Exemplaire peuvent être commandés au Conseil Pontifical à l'adresse à la dernière page de ce Bulletin.

- AUSTRALIA** **MELBOURNE**
- INDIA** **VISHAKHAPATNAM**
Fr. Devadass, msfs is the new port chaplain
MUMBAY
Fr. Almeida is no more port chaplain
COCHIN
Fr. Dr. Francis Fernandez replaces Fr. Xavier Palakal as port chaplain
MANGALORE
Fr. Prasad, OP, is no more at the port of Mangalore
site Internet: www.goacom.com/cbci-aos
- USA** **PORT EVERGLADES (new port chaplain)**
Fr. Nicanor S.ta Maria
- PORTUGAL** **VILLA DO CONDE**
P. Domingues Ferreira Araujo
- GREAT BRITAIN** (new e-mail address of Fr. Neil McNicholas)
m.mcnicholas@ntlworld.com
- BELGIUM** **OSTEND (new entry)**
Apostolat de la Mer, Rijsselstraat 214
8200 St. Michiels (Ostend) - Rev. Dirk Demaeght
Tel. & Fax +32 (50) 390 577
- KENYA** **MOMBASA (new entry)**
Msgr. Ernest Mutua, Vicar General, PO Box 83131
Tel +254 (11) 311 526 Fax 313271
- MEXICO** **New Bishop Promoter**
H.E.Msgr. Luis G. Cuara Méndez, Bishop of Veracruz
Insurgentes Veracruzanos #470, Paseo del Malecon, 91700 Veracruz, Ver.
Tel. +52 (293) 322026 Fax 312413
- National Directors:**
- Gulf and Caribbeans:** **FR. LORENZO A. MEX JIMENEZ**
Calle 78 x 31, 97320 Progreso-Yucatan
Tel +52 (993) 51157/52933 Fax 50189
Parroquiaprogreso@multired.net.mx
- Pacific:** **FR. JOSÉ DE JESÚS AGUILAR**
Gastelum 109 - Centro, Apto Postal 818
82000 Mazatlan, Sinaloa
Tel. +52 (69) 852226 Fax 824992

WAY OF THE CROSS FOR SEAFARERS

A pocket edition prepared by Fr. Xavier Pinto, C.Ss.R., to distribute to seafarers who can carry it along with them all during Lent ... and beyond. This has been the result of prayer and reflection during Fr. Xavier Annual Retreat with fellow Redemptorists in November 2000. AOS Bishop Promoter of India, Rt. Rev. Leon A. Tharmaraj, blessed this initiative.

Copies can be ordered (at the cost of US \$1 for two) from Fr. Pinto, 1 Ashok Place, Goldakhana P.O., New Delhi-110 001 Tel +91 3344470, Fax 3715146, e-mail: xavierpinto@excite.com.



**Conseil Pontifical pour la Pastorale
des Migrants et Personnes en Déplacement**
Palazzo San Calisto - 00120 cité du Vatican
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
e-mail: office@migrants.va
<http://www.stellamaris.net>

